



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 18 aprile 2008 (21.04)  
(OR. en)**

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2006/0130 (COD)**

---

---

**16160/4/07  
REV 4 ADD 1**

**AVIATION 220  
CODEC 1414**

**MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

---

Oggetto: Posizione comune definita dal Consiglio il 18 aprile 2008 in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (Rifusione)

---

**MOTIVAZIONE DEL CONSIGLIO**

## **I. Introduzione**

La proposta della Commissione è stata adottata nel luglio 2006. Essa è volta a consolidare e a razionalizzare il contenuto degli attuali regolamenti vigenti sul rilascio delle licenze ai vettori aerei, sulla libertà di prestare servizi aerei nella Comunità e sulla tariffazione di detti servizi. Al tempo stesso la proposta instaura requisiti più severi in materia di solidità finanziaria dei vettori aerei e di ricorso al wet lease dell'aeromobile (la prestazione di un servizio aereo utilizzando un aeromobile e un equipaggio appartenenti ad una compagnia differente). Chiarisce inoltre le norme applicabili agli oneri di servizio pubblico riguardo alle rotte aeree, elimina le incoerenze tra il mercato interno dell'aviazione e i servizi destinati a paesi terzi e semplifica le norme sulla ripartizione del traffico tra gli aeroporti che servono la stessa città o la stessa conurbazione. Infine, la proposta rafforza la trasparenza in materia di tariffe aeree offerte a passeggeri e clienti merci.

## **II. Analisi della posizione comune**

Il Consiglio ha potuto accogliere la maggior parte dei principali elementi della proposta della Commissione. Tuttavia, per quanto riguarda alcuni punti importanti, il Consiglio ha deciso di modificare il testo. In generale ciò è stato fatto in modo da assicurare una totale chiarezza in merito alle responsabilità delle autorità degli Stati membri competenti per il rilascio delle licenze, alle rispettive competenze della Comunità e degli Stati membri per quanto concerne le relazioni con i paesi terzi, e per garantire inoltre il mantenimento di un adeguato equilibrio tra il controllo dei vettori e la necessità di evitare l'imposizione di requisiti eccessivamente gravosi. In tale contesto, è stato tenuto debitamente conto dello studio di impatto effettuato dalla Commissione.

Durante le discussioni svoltesi in sede di Consiglio sono state concordate le seguenti modifiche principali alla proposta della Commissione.

Il Consiglio ha apportato alcune modifiche di rilievo alle definizioni di cui all'articolo 2 e all'articolo 3 al fine di chiarire completamente il fatto che l'autorità dello Stato membro responsabile del controllo di sicurezza dell'operatore è altresì responsabile del rilascio della licenza di esercizio del medesimo. Alla luce del fatto che la proposta rientra nell'attività di semplificazione della legislazione svolta dalla Comunità, il Consiglio ha altresì ritenuto possibile migliorare l'equilibrio tra la necessità di assicurare una stretta sorveglianza della salute finanziaria delle compagnie aeree e l'esigenza di non imporre agli operatori requisiti amministrativi eccessivamente gravosi che non migliorerebbero la protezione dei consumatori. In tale contesto sono state inoltre apportate alcune modifiche al fine di consentire agli operatori di ricorrere al wet lease dell'aeromobile. Pur riconoscendo che gli operatori in alcuni casi hanno legittime ragioni operative per avvalersi di tale pratica, il testo della posizione comune stabilisce condizioni rigorose applicabili al wet lease di aeromobili non comunitari (il cui controllo di sicurezza non è soggetto alle norme comunitarie).

Per quanto riguarda la dimensione internazionale del mercato comunitario dell'aviazione, il Consiglio ha soppresso alcuni paragrafi dell'articolo 15 che, a suo giudizio, non erano coerenti con le rispettive competenze degli Stati membri e della Comunità. In tale quadro il testo del Consiglio chiarisce inoltre che gli Stati membri conservano il diritto di imporre limitazioni sugli accordi di code-sharing tra vettori comunitari ed extracomunitari se il paese del vettore straniero limita le opportunità commerciali accessibili ai vettori comunitari.

Il Consiglio ha semplificato alcune delle norme e procedure relative all'imposizione di oneri di servizio pubblico a norma degli articoli 16 e 17 ed ha apportato altre modifiche al fine di assicurarne la conformità agli scopi e obiettivi alla base del ricorso agli oneri di servizio pubblico.

Nella posizione comune è stato introdotto un nuovo articolo che autorizza gli Stati membri ad imporre restrizioni all'esercizio dei diritti di traffico, laddove ciò sia richiesto da gravi problemi di carattere ambientale. Tale disposizione allinea il nuovo testo alle possibilità previste dai regolamenti vigenti e include una salvaguardia atta a garantire che tali misure siano non discriminatorie e pienamente giustificate.

Per quanto riguarda le norme in merito alla distribuzione del traffico tra sistemi aeroportuali, il Consiglio ha incorporato un testo che rafforza il principio secondo cui gli aeroporti nell'ambito di tali sistemi sono serviti da adeguate infrastrutture di trasporto, nell'interesse dei passeggeri.

Infine, il Consiglio ha esteso il campo di applicazione delle norme in materia di trasparenza della tariffazione per includervi tutti i voli in partenza da aeroporti comunitari (a prescindere dalla destinazione). Il testo del Consiglio prevede che tutti i prezzi dei biglietti di siffatti voli dovranno essere pubblicati e includere la tariffa passeggeri o merci, i supplementi, le tasse e i diritti."

In relazione agli emendamenti proposti dal Parlamento europeo, il Consiglio ha potuto accettare integralmente gli emendamenti 3, 5, 7, 9, 14, 19, 21, 22, 27, 30, 34, 37, 38, 39, 42, 44, 51, 52, 53 e 56. Occorre rilevare che gli emendamenti 42 e 56, riguardanti rispettivamente le norme in materia di distribuzione del traffico e l'osservanza della legislazione sociale, sono stati oggetto di lunghi e difficili negoziati in sede di Consiglio. Sono stati accolti nell'ambito di un compromesso con il Parlamento, che il Consiglio spera costituirà la base per un accordo globale in seconda lettura.

Gli emendamenti 1, 6, 10, 33, 41, 45, 46, 48 e 49 sono stati accettati in linea di principio (ma incorporati in altre parti del testo) o accolti con alcune modifiche redazionali.

Il Consiglio non è stato tuttavia in grado di accettare altri emendamenti, alcuni dei quali sono stati respinti in quanto volti ad ampliare il campo di applicazione del regolamento in misura ritenuta eccessiva dal Consiglio (emendamenti 2, 15, 17 e 50). Un'altra serie di emendamenti è stata respinta in quanto avrebbero imposto un onere indebito agli operatori o avrebbero pregiudicato l'equità del regime di rilascio delle licenze (4, 16, 25 e 28).

Alcuni emendamenti sono stati respinti in quanto ridondanti a seguito delle modifiche apportate dal Consiglio alla proposta della Commissione (emendamenti 12 e 43). Alcuni altri emendamenti sono stati respinti in quanto a giudizio del Consiglio pregiudicavano la chiarezza del testo o contenevano errori tecnici (emendamenti 8, 11, 13, 18, 23, 24, 26, 29, 31, 32 e 47). L'emendamento 20, benché respinto, è stato ripreso in un'altra parte del testo del Consiglio. L'emendamento 36 è stato respinto poiché avrebbe pregiudicato le competenze degli Stati membri riguardo agli accordi di code-sharing con le compagnie aeree di paesi terzi. Infine, gli emendamenti 35 e 40 sono stati respinti in quanto riguardavano la stessa questione contemplata da altri emendamenti oggetto di testi di compromesso inclusi nella posizione comune, che il Consiglio spera che il Parlamento possa approvare in seconda lettura.

### **III. Conclusione**

Il Consiglio ritiene che il testo della posizione comune sia adeguato ed equilibrato. Esso prende atto dei contatti approfonditi che hanno già avuto luogo con il Parlamento e confida nel fatto che presto si possano concretizzare in una rapida adozione dell'atto legislativo.

---